NR. 9. 1 LISTOPADA 1928 R. ROK I

SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Prenumerata kwart. (z przes. poczt.) zł. 1·20
Numer pojedynczy 30 gr.

Redakcja i Administracja: KRAKÓW, CZYSTA 5, tel. 4228. godziny urzędowe 7—9 wiecz (19 21).
Konto P. K O. Kraków Nr. 408-444.

Koledzy! kupujcie u firm, które nas popierają!

Wzywamy wszystkich Kolegów, tak miejscowych, jakoteż z prowincji do zapisywania się na członków Zawodowego Związku Automobilistów w Krakowie.

Tylko należenie do silnej organizacji może Wam zapewnić obronę Waszych własnych interesów. Łączcie się, a będziecie silni.

Niebawem delegaci tutejszego Związku odwiedzą oddziały w Tarnowie, Jaśle, Zakopanem, Chrzanowie i inne, celem omówienia spraw organizacyjnych.

Koledzy!

W ostatnich czasach zdarzały się liczne wypadki najechań na publiczność i to nawet wypadki śmiertelne.

Pod wpływem tych wypadków wstrząśniętą została opinja publiczna, a także do głębi wstrząśnięci zostaliśmy, szoferzy w zorganizowanym naszym Związku Zawodowym albowiem zdajemy sobie sprawę z tego, że lekkomyślne niejednokrotnie działanie nieodpowiedzialnych jednostek oddziałowuje niesłychanie szkodliwie na całą naszą organizację i rzuca snop ciemnego światła na ludzi, którzy całe swojej życie i długoletnią swoją pracę zawodową pojmowali jako twardy i ciężki obowiązek społeczny i zawodowy, którzy przez cały czas swojej ciężkiej, odpowiedzialnej pracy zdawali sobie sprawę z odpowiedzalności jaka ciąży na nich jako na jednostkach i jako na członkach ogólnej organizacji.

Opinja publiczna nastawiona zresztą od samego początku dla nas w sposób wrogi i nieprzyjazny wyzyskuje każdy pojedynczy wypadek, ażeby w czambuł potępić cały stan szoferski, ażeby nas, ludzi ciężkiej i odpowiedzialnej pracy, przedstawić jako awanturników, pijaków a nawet omal, że nie zbrodniarzy.

Proszę wziąć pierwsze lepsze pismo do ręki, a tu i ówdzie znajdziemy się z tytułem „zbrodniczy czyn szofera", „bestjalski czyn szofera" itp., ażeby zrozumieć, jaką krzywdę przeokropną wyrządza opinja publiczna i ci, którzy tej opinji dają żer, ogółowi szoferów, ciężko i odpowiedzialnie przez szereg lat na utrzymanie swoje i swoich rodzin pracujących.

W szeregu artykułów w naszym organie pojawiających się, zwracaliśmy już uwagę na niesprawiedliwość, jaka nas spotyka ze strony społeczeństwa, które nas, ludzi ciężkiej pracy, inną przywykło się mierzyć miarą, aniżeli na to zasługujemy.

Zwracaliśmy uwagę na to, jak dotąd bezskutecznie, że naszym zdaniem, dużą winę ponosi w pierwszym rzędzie Dyrekcja Robót Publicznych, która w sposób niesłychanie liberalny przeprowadza egzamina, stwarzając kadry młodych ludzi, t. zw. szoferów, a w rzeczywistości nic ze stanem szoferskim nie mających wspólnego.

Wnosiliśmy odrębne pismo do Dyrekcji Robót Publicznych, przedstawiając konieczność jaknajsurowszego egzaminowania nie tylko teoretycznego, ale i praktycznego, jaknajdokładniejszego badania kwalifikacji moralnych, a czyniliśmy to nie tylko w interesie bezpieczeństwa publicznego, ale w inetresie moralnym całego naszego zawodu, stale zresztą moralnie przez publiczność krzywdzonego.

Domagaliśmy się, ażeby w Dyrekcji Robót Publ. przy egzaminowaniu mógł fungować także reprezentant Zawodowego Z. Aut., a czyniliśmy to nie dla jakiejś fanfaronady, albo bezmyślnej ambicji, czyniliśmy to nie dla jakiegoś protekcjonizmu, ale czyniliśmy w tem głębokiem przekonaniu, że obracając się wśród ludzi zawodu, znając ich i znając powagę i odpowiedzialność stanowiska szofera, będziemy mogli swojemi informacjami walnie przyczyniać się do tego, ażeby komisja egzaminacyjna tylko tych kandydatów uznawała za zdolnych do prowadzenia wozu, którzy oprócz teoretycznych wiadomości, będą mogli praktycznie i moralnie dać zupełną gwarancję, że zawód swój uważają nie za przyjemność i eskapadę, tylko że zawód swój uważają za ciężki i odpowiedzialny posterunek.

Wskazywaliśmy również na to, że dużą winę ponoszą t. zw. szkoły szoferskie, których nagromadziło się w całej Polsce, a więc

i w Krakowie, taka masa, jak grzybów po deszczu, a których jednym celem i założeniem jest nie wychowywanie ludzi dających moralne i praktyczne gwarancje, ale których celem jest eksploatowanie naiwności i głupoty ludzkiej, i których celem jest jedynie finansowy interes.

Przedstawialiśmy w naszym organie, że żadną miarą nie można żądać od kandydata, który skończył 6-tygodniowy czy nawet 3-ch miesięczny kurs teoretyczny i kilkurazową jazdę po ulicach Krakowa, ażeby kandydat ten dawał rzeczywistą gwarancję, że posiadł nieograniczone władztwo nad maszyną i że maszyną tą będzie należycie kierował.

Podnosiliśmy, że niepojętem jest i niezrozumiałem, że rząd tak liberalnie udziela pozwolenia i koncesji na prowadzenie takich szkół, ale u odnośnych czynników spotykaliśmy się z oświadczeniem, że Państwo wymaga jaknajwięcej szoferów, albowiem przyszła wojna, to wojna mechanizmów, a nie mas ludzkich. Zwracaliśmy uwagę, że takie stanowisko jest szkodliwe dla interesów Państwa, bo w interesie Państwa leży raczej mieć mniej szoferów, ale za to fachowo i moralnie wartościowych, aniżeli masę t. zw. niszczących wozy, rozbijających pojazdy i rozbijających ludzi.

Te nawoływania nasze okazały się niestety najzupełniej bezskuteczne i niestety dziś w zawodzie szoferskim mamy szoferów rekrutujących się z dawnych kelnerów, rekrutujących się ze wszystkich warstw roboczych, a nie mających nic wspólnego z zawodowym ślusarstwem, które w czasach przedwojennych było bezwzględnie od każdego kandydata, wymagane, a którego się niestety dziś zupełnie nie wymaga.

Podnosiliśmy, że kiedy dawniej szoferem mógł zostać tylko ten, który miał conajmniej 3-ch letnią praktykę ślusarską, kowalską, lub monterską, to dziś zawodowym szoferem może zostać pierwszy lepszy wyrzucony ze szkoły z powodu nieuctwa kandydat, byle tylko opłacił się w szkole szoferskiej, zrobił kurs, przejechał przez godzinę wobec komisji egzaminującej, a kiedy uda mu się przez godzinę szczęśliwie wozem pomanipulować, to wystarczy, żeby komisja egzaminacyjna uznała go jako fachowo wyszkolonego.

Zwracaliśmy uwagę na to, że tak „sfabrykowanego szofera“ w drodze protekcji oddaje się do dyspozycji laika, właściciela auta i nic dziwnego, że taki „szofer“ tańszy o 20 czy 30 zł. od szofera fachowego i zawodowego zniszczy i zepsuje wóz spowoduje wiele wypadków a potem wytwarza się dopiero opinja, że ogół szoferów jest taki sam jak dany osobnik.

Cóż dziwić się zresztą osobom prywatnym laikom, nieumiejącym odróżnić wartości szofera zawodowego od t. zw. „szofera“, skoro przecież Instytucje publiczne jak Tramwaj, zajmuje między szeregiem zawodowych i fachowych szoferów także pewną na szczęście nieliczną ilość młodych, dopieroco upieczonych szoferów.

Podnosiliśmy w końcu także i to, że władze bezpieczeństwa w dużym stopniu przyczyniają się do tego tragicznego splotu wypadków, albowiem nic a względnie stosunkowo bardzo niewiele przedsiębierze się ze strony organów policyjnych w tym kierunku, żeby przedewszystkiem nauczyć i zmusić karami porządkowemi publiczność do tego, ażeby trzymała się pewnego systemu chodzenia, żeby nie przebiegała w poprzek ulicy, w czasach, kiedy ruch automobilowy jest zjawiskiem codziennym. Nie uczyniono nic w tym kierunku, ażeby publiczność nauczyć uważać na niebezpieczeństwo a względnie na bezpieczeństwo publiczne, pozostawiając wyłącznie ten obowiązek na barkach szofera i wymagając od szofera, który jest tylko człowiekiem, niejednokrotnie nadludzkiego zmysłu orjentacji.

W Warszawie przestrzega Policja bardzo ostro tego, ażeby publiczność chodziła po trotuarach a nie jezdni, wyświetla się specjalne filmy, zarządza się specjalne wykłady, uczy się dzieci w szkołach, ażeby wpoić w nich bezpieczeństwo ruchu publicznego, że nie wolno w ciągu dnia i w ciągu ruchu automobilowego przebiegać ulicę w poprzek, albowiem szofer jest tylko człowiekiem i może przebiegającego przez ulicę dziecka czy człowieka nie zobaczyć względnie pojazd jest tylko mechanizmem, który niezawsze można wstrzymać na czas.

Znane są przecież nam wypadki, że w War-

szawie dzieci małe zwracają dojrzałym osobom uwagę, że nie wolno w czasie ruchu ulicznego w poprzek ulicy przechodzić, natomiast u nas w Krakowie przechodnie z widoczną jakąś satysfakcją stają w środku ulicy i czekają aż szofer wóz zatrzyma, albo wozem objedzie a kiedy to nie da się uskutecznić i spowoduje wypadek, wtedy idzie się po linji najmniejszego oporu i woła się „w czambuł wina szofera".

Jesteśmy w najwyższym stopniu zainteresowani i zaniepokojeni licznemi wypadkami automobilowemi.

Zależy nam conajmniej jak i innym organizacjom a także i władzy bezpieczeństwa na tem, ażeby tych wypadków było jaknajmniej. Nie jesteśmy w stanie jednak nieszczęśliwemu stanowi rzeczy zapobiec tak długo, jak długo czynniki takie jak Dyrekcja Robót Publicznych i władze bezpieczeństwa publicznego w sposób sprawiedliwy wrzodu tego nie przetną.

Nie wystarczy atakować szofera i czynić go odpowiedzialnym za wypadki, bo wypadki te, to są tylko smutnym symptomem stosunków bezpieczeństwa, jakie nie z winy szofera niestety się wytworzyły.

Organizacja nasza skupia w swoim łonie ludzi ciężkiej i odpowiedzialnej pracy, ludzi, którzy również są wstrząśnięci i do głębi zaniepokojeni wytworzonemi stosunkami i chociaż ci t. zw. „szoferzy" nie mieszczą się w łonie naszej organizacji, to jednak z tego powodu, że przecież to są ludzie pracy i szoferzy, uważamy za swój obowiązek po raz już niewiadomo który, zwrócić czynnikom miarodajnym uwagę na przyczyny tego stanu rzeczy jaki zresztą nie z winy naszej się wytworzył.

Wysoko czy nisko obrotowy motor?

Dla każdego jest jasnem, że motor o dużych ilościach obrotów zużywa się po przebyciu pewnej ilości tysięcy kilometrów bez porównania więcej, aniżeli motor nisko-obrotowy, który taką samą przestrzeń przebył. Nie wszystkim jest jednak wiadomem, że motor wysokoobrotowy po zrobieniu pewnej ilości obrotów zużywa się również bez porównania więcej, aniżeli motor niskoobrotowy, który idealnie taką ilość obrotów ma za sobą. Już ten sam wzgląd przemawia za motorem niskoobrotowym a jednak tyle fabryk wprowadza motory wysokoobrotowe do swoich wozów. Nie znaczy to, aby ci fabrykanci względnie ich konstruktorzy nie znali tych dużych wad motorów wysokoobrotowych, są bowiem względy, które mimo wszystko przemawiają w pewnych warunkach za ich używaniem a skoro dodamy, że ich szybkie zużycie obciąża tylko kieszeń konsumenta, który po pewnym czasie musi nowy motor w miejscu zużytego zakupić, co znów pociąga za sobą zwiększony popyt na towar fabrykanta nic dziwnego, że tendencja budowania wysokoobrotowych motorów bierze górę.

Kto jednak zdaje sobie z tych rzeczy dokładnie sprawę — kto zna dodatnie i ujemne strony jednych i drugich motorów, kto wreszcie kupując maszynę chce ją mieć przy odpowiedniej pielęgnacji na szereg lat do użytku, a nie jak sportowiec, któremu ta droga zabawka służy na jeden czy dwa sezony, ten napewno nie kupi motoru wysoko obrotowego, pomimo jego pewnych pozornych zalet, które dla przeciętnego automobilisty, używającego swojego wozu rozumnie, wielkiej wartości nie przestawiają.

Motor wraz z transmisją przenoszącą jego obroty na koła tylne, jako napędne, musi stanowić pewną harmonijną stałość. — Idealnym byłby samochód taki, na którym moglibyśmy osiągnąć dużo chyżości przy małych obrotach motoru, co jednak wymaga małego przeniesienia pomiędzy trybem atakującym tzw. konicznym, znajdującym się na końcu wału kordanowego a trybem talerzowym, przytwierdzonym do bębna dyferencjałowego. Przy takiem przeniesieniu osiągamy duże chyżości przy bezpośredniej przekładni i małych obrotach motoru. Jazda przy takiem przeniesieniu — szalenie ekonomiczna, może mieć miejsce na drodze równej i nie stawiającej

większego oporu, natomiast przy każdem stosunkowo niewielkiem wzniesieniu lub na drodze stawiającej większe opory, musielibyśmy przechodzić do niższej przekładni, co znowu w stosunku do chyżości jazdy, wymaga większych obrotów motoru a zatem i większego zużycia materjałów pędnych w stosunku do ilości przebytych kilometrów — nie mówiąc już o hałaśliwej pracy skrzynki przekładniowej i niemiłej wibracji motoru, jakie w tym wypadku mają miejsce.

To też śmiało rzec można, że idealny samochód na równiny będzie dużo pozostawiał do życzenia w terenie górzystym i odwrotnie, a obecnie fabrykowane samochody budowane są dla jazdy w jednych i drugich warunkach, to też w żadnych nie spełniają idealnie swojego zadania.

Możliwość zmiany przeniesienia obrotów wału kardanowego na koła tylne w czasie jazdy choćby w niedużym tylko stusunku a w zależności od terenu, rozwiązałoby w wysokim stopniu problem szybkiej jazdy przy małych obrotach motoru bez zmniejszenia użyteczności takiego samochodu także w terenie górzystym. Nie znamy niestety dotąd takiego mechanicznego urządzenia, któreby na to zezwalało.

Inż. M. N.

Zagadnienia wśródmiastowego ruchu samoch.

Kiedy około roku 1900 pojawiły się pierwsze jaskółki samochodowe, trwożnie posuwające się ulicami wielkich miast, nie zdawano sobie sprawy, że już po kilku dziesiątkach lat zrodzi się kwestja niezmiernej wagi dla miast, kwestja wielkomiejskiego ruchu samochodowego.

Szybkości wówczas osiągane, zaledwie sięgające 30 km. na godzinę, wydawały się już nadzwyczajną zdobyczą mechanizacji wozu a mrzonką zdawała się myśl realizacji samochodu z szybkością kolei żelaznych, a co więcej, groźnej z niemi konkurencji. A już chyba najbardziej przewidujący mózg nie mógł przypuszczać, aby sprawa ruchu automobilowego stanowiła ważne zagadnienie dla inżynierów i architektów-urbanistów.

Rozmaicie próbowano rozwiązać sprawę nadmiernego ruchu wozów na głównych arterjach wielkomiejskich. Dotychczas zatrzymuje się wozy co pewien czas i to nie tylko na skrzyżowaniach ulic, w celu przepuszczenia pojazdów jadących w poprzecznym kierunku, jakoteż i pieszych. Pozatem skierowuje się ruch kołowy drogami okrężnemi, względnie przeznacza się pewne ulice dla jednokierunkowego ruchu lub wydaje się zakaz przejeżdżania wozów ciężkich lub zbyt powolnie jadących bardzo ruchliwemi ulicami.

Teoretycznie rzecz biorąc, najprostszym sposobem zapobiegawczym byłoby rozszerzenie ulic, lecz niestety pociągnęłoby to za sobą konieczność zburzenia znacznej części miasta. Nie mogąc więc rozszerzyć ulic pomyślano o użyciu ich podziemi i podobnie jak w wielkich stolicach świata kursuje kolej podziemna, tak samo próbuje się uruchomić ruch kołowy w korytarzach podziemnych. W Paryżu w roku 1925 ogłoszono konkurs na plan utworzenia ulic podziemnych, przeznaczonych dla ruchu kołowego, jednakże wyniki konkursu były nikłe. Obecnie znowu zainaugurowano nowy konkurs na plany wielkich kołowych dróg podziemnych, przecinających Paryż ze wschodu na zachód i z północy na południe, łączących się w środku miasta w podziemnych dworcach. Również rozpatrywaną jest z tem kwestja stworzenia ruchomego chodnika dla pieszych.

Niezwłocznie tę palącą kwestję piętrzących się trudności ruchu kołowego możnaby rozwiązać przez zmniejszenie do ostateczności szerokości chodników, przez usunięcie kjosków ulicznych, wystaw sklepowych, taras i drzew, przez co rozszerzyć by można ulice jeszcze o połowę dawnej szerokości; należałoby również ograniczyć czas zatrzymywania się wozów przed domami. Projekt ten, jako czysto finansowy, nie liczy się względami sentymentu i wyglądu miast, bo właśnie życie na chodnikach, nadaje charakter miastu. Również trudnem się wydaje rozwiązanie sprawy zatrzymywania się wozów przed domami; właściciele wozów mieszkający w otoczeniu Paryża, chodziennie przybywając do swych biur

w centrum miasta — muszą pozostawić wozy całemi godzinami przed bramami domów. Dopiero po wybudowaniu arterji podziemnych, możnaby pomyśleć o stworzeniu podziemnych parków samochodowych.

Jeden z paryskich architektów Andrzej Ventre, próbuje rozwiązać kwestję ruchu kołowego w Paryżu w bardzo oryginalny sposób. Ponieważ jeszcze stale ruch handlowy i wielkomiejski koncentruje się w śródmieściu, chociaż obwodowe części miasta coraz szerszym ulegają rozbudowaniom, sądzi on, że najłatwiejszym rozwiązaniem zagadnienia ruchu kołowego w centrum miasta, byłoby rozszerzenie drogi jezdnej — a nie zużytkowanie podziemi. Budowa podziemnych tuneli z natury rzeczy napotykać musi na wielkie przeszkody, pod ziemią bowiem mamy coraz więcej rozgałęzioną sieć kablów, rur i kanałów, a przytem wody zaskórne Sekwany są bardzo ważnym problemem przy rozwiązywaniu tej sprawy. Uusuwanie i przemieszczanie tych wszystkich urządzeń podziemnych wymagałoby bardzo wielkich trudów technicznych, nie mówiąc już o kosztach. Architekt Ventre proponuje utworzenie nowych chodników na wysokości mniej więcej naszego wysokiego parteru. Magazyny i wystawy musianoby przenieść wyżej na wysoki parter względnie na pierwsze piętro a dawne sklepy, służyłyby jako składy. Naturalnie każde mieszkanie należałoby podnieść o jedno piętro wyżej, a ostatnie, brakujące nadbudować. Nadbudowa, sądzi autor projektu, da się łatwo uskutecznić przy użyciu lekkich materjałów budowlanych. Cała przestrzeń dawnej ulicy wraz z chodnikami, przenaczoną byłaby tylko dla ruchu kołowego. Chodniki byłyby skonstruowane z płyt szklanych a w pewnych odstępach szerokie otwory okratowane służyłyby do przewietrzania podziemi i lepszego ich oświetlenia.

W ten sposób rozwiązać by można było kwestję ruchu kołowego, stworzonoby bowiem dwie powierzchnie, osobną dla ruchu wozów, względnie tramwaji, osobną dla pieszych. Czy jednak dałoby się to tak łatwo przeprowadzić, jak sądzi autor projektu? Mimo, że autor zapewnia, że ani trudności techniczne nie staną na przeszkodzie, ani wygląd miasta nie ucierpi przez to, to jednak musimy przyznać, że zmieniłoby to do gruntu wygląd i ruch nowożytnego miasta. Wszystkie miasta rozwijają się szybko, za lat kilkadziesiąt będziemy się musieli liczyć z koniecznością znacznego rozszerzenia miast w obwodzie. Już teraz należałoby pomyśleć o tem przy budowie nowych arterji ruchu, stwarzając nowe drogi dla ruchu kołowego powolnego i szybkiego, jak i dla ruchu pieszego. To rozdzielenie ruchu może by było korzystnem dla ułatwienia życia wielko miejskiego.

Widzimy więc, jak nowoczesne życie wielkomiejskie zajmuje się temi niezmiernie ważnemi sprawami swego tętna i jak radykalnemi nieraz zdąża do tego celu środkami. A czyżby do pomyślenia była podobna kwestja rozwiazania ruchu kołowego u nas w Krakowie. Wprawdzie nie jest on nazbyt żywym, jednakże z powodu bardzo znacznej wąskości ulic, zwłaszcza prowadzących do Rynku, ruch ten napotyka nieraz na znaczne trudności. Zaprowadzenie jednokierunkowego ruchu na pewnych ulicach, ułatwiłoby po części rozwiązanie tego zadania, jednakże ze względu na całość i charakter tak starożytnego miasta, jak Kraków, kwestja rozwiązania ruchu musi być nadzwyczaj ostrożnie rozwiązywaną. Ruch kołowy na wąskich centralnych ulicach Krakowa napotykać będzie zawsze na wielkie trudności. Niezwykle wąskie chodniki zmuszają pieszych do kroczenia po jezdni, co wszystko przyczynia się do upośledzenia ruchu samochodowego, przytem cały ruch handlowy i targowy koncentrujący się w Rynku Gł., przejazdy częste, zwłaszcza w dni

targowe, wozów wieśniaczych, jeszcze większe powodują przerwy. Palącą kwestją jest przesunięcie ruchu ciężarowego i przejazdu pustych wozów poza obręb centrum miasta, aby odciążych przez to ruch na wąskich ulicach, przeznaczając je dla ruchu pieszego i dla wozów osobowych, normując jednak odpowiednio szybkość jazdy. Naturalnie kolej elektryczną należałoby bezpośrednio ze śródmieścia usunąć.

F. W.

Opinji publicznej do wiadomości.

We wstępnym artykule naszego dzisiejszego numeru wypowiedzieliśmy naszą gorzką skargę, jaka nam się ciśnie na usta, kiedy spotykamy się z tem, że opinja publiczna w sposób najbardziej krzywdzący i lekkomyślny każdy nieszczęśliwy wypadek, zawiniony często nie przez szofera, wyzyskuje, ażeby ciężki nasz zawód zohydzić.

W szeregu naszych numerów mieliśmy sposobność przeciwstawić tej niesłusznej opinji szereg ludzi, którzy jak świetlane postacie ilustrują najlepiej, czem jest odpowiedzialny i ciężki zawód szofera, zdobywającego się czy to na jakiś gest szlachetny, gdy chodzi o humanitarne poświęcenie, czy też ginącego ze zmęczenia, znużenia, padającego na posterunku.

Odżegnywując się od tych — na całe szczęście bardzo nielicznych jednostek — którzy lekkomyślnością swoją i niedbalstwem szkodzą nie tylko sobie, ale ogółowi kolegów, od jednostek, które zresztą w każdej organizacji muszą się znaleźć, niniejszy artykuł poświęcamy pamięci ludzi, których śmierć winna przekonać opinję publiczną, że szofer to nie awanturnik, szukający tylko sposobności do niszczenia, ale szofer to pracownik, składający nieraz na ołtarzu swojego zawodu własne życie, — i życie swojej rodziny.

Niedawno odbywał się pogrzeb śp. prof. Sawickiego, człowieka wielkiej wiedzy i nauki, który padł ofiarą ekspedycji naukowej do Azji. Odpowiednio do zasług tego wielkiego człowieka całe społeczeństwo wzięło czynny udział w manifestacyjnym pogrzebie, ażeby zadokumentować pietyzm i głęboką cześć dla ofiary nauki polskiej.

I my szoferzy wzięliśmy także udział w pogrzebie śp. Sawickiego, albowiem wiadomem nam było, że z prof. Sawickim na wyprawę naukową do Azji wyjechał też członek naszego Związku śp. Jan Stein, który prowadził samochód ekspedycyjny „Orbis".

Wiedzieliśmy o tem, że kiedy obaj znajdowali się w Anatolji, ulegli zakażeniu, które miało być dla nich zakażeniem śmiertelnem.

Obie ofiary ekspedycji naukowej rozstały się w Czerniowcach, gdzie śp. kol. Jan Stein opadłszy już ze sił, pozostał w klinice Uniwersyteckiej pod opieką lekarską, a śp. prof. Sawicki pożegnawszy się serdecznie z szoferem, wrócił jeszcze wozem do Krakowa.

Obaj towarzysze ekspedycji rozdzieleni przestrzenią kilkuset kilometrów walczyli z trawiącą ich chorobą, a duchy ich niewątpliwie wzajemnie się wspomagały w walce o życie.

Była to już bowiem ostatnia ich wspólna podróż, albowiem śp. Jan Stein od chwili sprowadzenia samochodu ekspedycyjnego „Orbis", był kierowcą tegoż i brał udział we wszystkich wyprawach naukowych.

I tak prowadził wóz po kresach polskich w r. 1926, w roku 1927 uczestniczył w bardzo ciężkiej forsownej wyprawie do Anatolji, a i w tym roku wyjechał z prof. Sawickim do Azji.

Walka tych dwóch ludzi o życie niestety z przeznaczenia Bożego, zakończyła się śmiercią.

Pierwszy uległ w tej walce prof. Sawicki, a w dniu, w którym zwłokom zmarłego cały świat naukowy i cały Kraków oddawał hołd, w tym dniu nadeszła do Krakowa smutna wiadomość, że jego wierny druh ceniony przez wszystkich, którzy z nim mieli styczność dla zalet ducha i charakteru, że jego niezwykle sumienny i zamiłowany pracownik i współtowarzysz podczas znojnych wypraw, w pełni sił męskich również w walce o życie uległ i odszedł z padołu ziemi.

Dziś dwa te duchy spotkawszy się niewątpliwie w zaświatach, wspominają te chwile przed każdą wyprawą, kiedy śp. kol. Jan Stein stwarzał ze swoim ukochanym Profesorem najróżnorodniejsze plany i podstawy techniczne dla realizacji naukowych zamierzeń, kiedy zmarły obdarzony wrodzonemi zdolnościami, interesował się naukowemi i literackiemi zdobyczami swego chlebodawcy, o czem najlepiej świadczy choćby to, że w podręcznej walizce śp. Steina, znajdującej się w wozie ekspedycyjnym znaleziono między narzędziami mechanicznemi obok podręczników technicznych także książki podróżnicze i notatki z zakresu geografji i literatury.

Koledzy śp. Janowi Steinowi, którego imię złotemi zapisało się zgłoskami, nie tylko w życiu zawodowem szoferów, ale także w historji polskiego podróżnictwa, nie danem nawet było spocząć na ojczystej ziemi, którą gorąco ukochał i dla której chwały życie położył, a nam kolegom, z którego grona śmierć go wyrwała, nie było dane nawet złożyć nam wyrazów czci i koleżańskiego umiłowania, bo pogrzebany został zdala od nas, zdala od swej rodziny na cudzej ziemi w Czerniowcach.

W połowie października, jak doniosły warszawskie dzienniki, doszedł w Warszawie do jednego z szoferów taksówek jakiś osobnik i kazał się zawieźć na ul. Skierniewicką.

Po przyjeździe na miejsce pasażer steroryzował szofera rewolwerem i zrabował całą posiadaną przez niego gotówkę w kwocie 84 zł.

Po dokonaniu rabunku bandyta zbiegł.

Jeszcze tragiczniejszy los spotkał naszego wzorowego kolegę, długoletniego członka naszej organizacji Jana Skalnego z Krakowa.

W poniedziałek 22 bm. zgłosiła się do Skalnego, siedzącego na dorożce Nr. 6660 jakaś para i dała mu zlecenie, żeby jechał do Borku Fałęckiego, a następnie stamtąd by jechał w stronę Częstochowy.

W odległości jakieś 200 metrów za Krzywicami w pow. częstochowskim nagle Skalny ugodzony został 2-krotnie korbą w głowę, a kiedy został oszołomiony, jadący tajemniczy zbrodniarz przeszedł do motoru, motor na miejscu zatrzymał, a następnie wspólnie z towarzyszącą mu kobietą uchwycili śp. Jana Skalnego pod ramiona i za nogi i dla upozorowania samobójstwa, czy dla zatajenia śladów zbrodni rzucili go z mostu do płynącej opodal rzeki.

Śp. Skalny pod wpływem uderzenia zimnej wody otrzeźwiał chwilowo, uchwycił się wystającego pod mostem belka i przez jakiś czas usiłował się wyratować, ale kiedy siły go w zupełności opadły belkę puścił i w rzece utonął.

Zbrodniarz siadł za kierownicą, ruszył motorem z zamiarem ucieczki wraz z wozem, ale ujechał zaledwie jakieś 10 km. i jechać dalej nie mógł, albowiem w wozie zabrakło benzyny i oliwy, tak, że wóz na miejscu pozostawił. Zgłosiwszy się do wieśniaka mieszkającego obok szosy, polecili mu pilnowanie wozu, a sami w stronę granicy niemieckiej zniknęli.

Świadkiem całego przebiegu zajścia był niemowa, który organom policyjnym przebieg całego zajścia dokładnie przedstawił.

Ś. p. Jan Skalny był jednym z najdzielniejszych członków naszej organizacji. Był przykładem trzeźwego, statecznego szofera, był wzorem dla młodszych i los tragiczny zrządził, że nie pożegnawszy się z żoną, z którą zaledwie przed czterema tygodniami zawarł związek małżeński, wyjechał w drogę, dla chleba poto, ażeby paść na posterunku i do domu swego więcej nie wrócić.

Pogrzeb śp. Skalnego urządziła organizacja Z. Z. A. oddział w Częstochowie. manifestując w ten sposób zawodową solidarność i manifestując w ten sposób głęboką cześć dla jednego z naszych, który śmiercią swą wskazuje społeczeństwu, jak ciężkim, jak gorzkim, jak niebezpiecznym jest chleb szofera.

A łańcuch tych ofiar zawodu nieskończony.

Jednym z ogniw to również tragiczna śmierć naszego członka Wadowskiego. który pełniąc ciężką pracę szofera, przed niedawnym czasem przeziębił się i uległ zapaleniu płuc, które ścięło młode życie niemal w zaraniu.

Te świetlane postacie, te ofiary zawodowego obowiązku, niech chociaż w części przyczynią się do tego, żeby opinja publiczna raz zechciała zrozumieć jak wielką krzywdę wyrządza całemu stanowi, szukając w nim tylko samych wykolejonych i bezwartościowych jednostek.

Zawód szofera a psychotechnika.

Napisał Dr. Inż. BRONISŁAW BIEGELEISEN, kierownik Krakowskiego Instytutu Psychotechnicz.

Jak powstała psychotechnika?

Było to w r. 1907, a więc 21 lat temu, w mieście *Boston* w Ameryce. Ekonomista nazwiskiem *Parsons* zaprosił pewnego dnia chłopców z dzielnicy robotniczej, którzy mieli przy końcu roku opuścić szkoły powszechne i wstąpić do życia praktycznego i wspólnie z nimi rozpoczął pogadankę na temat ich przyszłych planów w życiu. Na to zgromadzenie — ponieważ była to nowość — przyszło sporo młodzieży i okazało się, że *Parsons* mógł nie ogólnikowo ale szczegółowo każdemu chłopcu z osobna powiedzieć wiele rzeczy nowych i pożytecznych. Okazało się bowiem, że chłopcy ci nadzwyczaj mało wiedzieli o warunkach poszczególnych zawodów, którym pragnęli się poświęcić, a już zupełnie nie zdawali sobie sprawy z tego, czy posiadali właściwości potrzebne do wykonywania zawodu. Z tego skromnego początku powstało niewielkie biuro, które wszystkim chłopcom i dziewczętom, kończącym szkoły w Bostonie udzielało porad w kierunku doboru zawodu, zależnie od warunków i zdolności indywidualnych. Biuro to miało wielkie powodzenie dzięki niezwykłej osobie kierownika, który miał nietylko nadzwyczaj subtelne wyczucie cech indywidualnych, ale także wyrobioną znajomość warunków rzeczywistych, zrozumienie potrzeb praktycznego życia.

Taki był *początek psychotechniki i poradnictwa zawodowego.* W Europie idee te znane są dopiero od kilkunastu lat, w Polsce zaledwie od paru lat. Ponieważ w społeczeństwie naszem są one szerszym sferom zupełnie jeszcze nieznane, więc chciałbym w sposób popularny a krótki przedstawić cel i zadania tej nowej umiejętności.

Otóż przedewszystkiem nie jest rzeczą przypadku, że początki psychotechniki powstały w Ameryce a nie w Europie. Rozwój nowoczesnego społeczeństwa polega na nadzwyczaj zróżniczkowanym podziale pracy i wysoko posuniętej specjalizacji. Dzisiejsza technika posuwając się naprzód olbrzymimi krokami i coraz potężniejszy przemysł stanowią cechę charakterystyczną nowoczesnego życia i potrzebują pracowników wyspecjalizowanych. Ale w jaki sposób społeczeństwo przeprowadza ich dobór? We wszystkich zawodach wymagających zdolności technicznych i zasobu pewnych wiadomości stwarza się egzaminy wszelkiego rodzaju. Szef firmy, przyjmujący urzędników czy pracowników, kieruje się świadectwami, z odbytej nauki czy też praktyki i co najwyżej jeszcze wrażeniami czysto osobistemi, odniesionemi z rozmowy. A wynik tego postępowania? Ktokolwiek styka się bezpośrednio z życiem praktycznem, ten potwierdzić może doświadczenie, że zarówno szefowie największych przedsiębiorstw jak i najmniejsi majstrowie nie ustają w skargach na pracowników. Nie mam z kim pracować, nie ma mnie kto zastąpić, skarży się szef przedsiębiorstwa przemysłowego, dzisiejszy czeladnik nie zna pracy, twierdzi rzemieślnik. Ale z drugiej strony zapominają oni o tem, że dzisiejszy pracownik ma zupełnie inne wymagania i zupełne inne przysługują mu prawa niż dawniej. Nie ulega bowiem wątpliwości, że każdy człowiek do czegoś się nadaje, tylko chodzi

o to, aby módz dostosować nieskończoną rozmaitość jednostek ludzkich do bogatej obfitości zawodów. Wszystkie egzamina i świadectwa odnoszą się w zasadzie do tego, czego człowiek może po pewnej wprawie nabyć ale nie do właściwych zdolności. A już jeżeli chodzi o wrażenia osobiste, to ludzie nie zdają sobie sprawy z tego, jak często mylą się, powodując się czysto zewnętrznymi względami i nieraz wyrządzają krzywdę tym, którzy starają się o posady. Znałem pewnego kierownika wielkiego przedsiębiorstwa przemysłowego, który przyjmował ludzi w ten sposób, że postawił swe biurko na końcu długiego pokoju i obserwował sposób przechodzenia kandydata przez pokój: kto przechodził krokiem pewnym i śmiałym, ten miał u niego pierwszeństwo. Nie trzeba dodawać, jak często opinja w ten sposób wytworzona wyrządzała krzywdę pracownikowi, gdyż ludzie prawdziwie wartościowi zalet swych na zewnątrz nie objawiają.

Błąd, który całe społeczeństwo przed powstaniem psychotechniki popełniało, w tem polega, iż wierzymy w to, że naturalne skłonności każdego człowieka w tym kierunku popchną, gdzie wskazują jego zdolności. Tymczasem w praktyce trzy czynniki przeszkadzają trafnemu doborowi zawodu.

Po pierwsze, młody człowiek bardzo mało wie o sobie i swoich siłach, a kiedy przychodzi ta chwila, w której pozna swoje zalety i słabości, jest już zwyczajnie za późno. Już wszedł w utarte tory zawodu, już zbyt wiele czasu i pieniędzy poświęcił na kształcenie się, aby zawrócić z drogi. Kierunek wychowania naszej młodzieży nie przyczynia się wiele do samopoznania, a rozmaite zamiłowania są często przypadkowe i nie zawsze są istotną cechą. Nadto zdarza się często, że te skłonności i zamiłowania jeszcze nie wystarczają do obrania zawodu. Weźmy jakikolwiek przykład: chłopak ma silne zamiłowanie do zawodu marynarza i może być do tego zawodu zupełnie nieodpowiedni, gdyż w jego świadomości brakuje poczucia barw zielonej i czerwonej, o czem on może zupełnie nie wiedzieć. I tak wzrasta przeważna część naszej młodzieży, nie poznawszy swych duchowych właściwości. Bardzo niewielu ludzi, posiadających pamięć czysto wzrokową lub czysto słuchową zdaje sobie sprawę z tego, że treść ich świadomości zasadniczo się od siebie różni, ani dzieci, ani rodzice, ani nauczyciele nie zwracają na to uwagi. Że chłopak niemuzykalny nie może być muzykiem, a niezdolny do rysunku malarzem, to wszyscy rozumieją, ale gdy przyjdzie do delikatniejszych odcieni, nikt sobie z nich sprawy nie zdaje.

Drugą przeszkodą racjonalnego doboru jest to, że każda prawie jednostka nadzwyczaj mało wie o różnych zawodach ludzkich, wchodzących dla niej w rachubę. To, co młodzież widzi przed sobą na drodze życia, to są przeważnie tylko zewnętrzne czynności i szczególnie w oczy bijące karjery. Wewnętrzna praca, stanowiąca istotę zawodu jest przeważnie nieznana. Prowadząc od lat paru pracownię psychotechniczną i poradnię zawodową w Krakowie, mógłbym przytoczyć setki przykładów, świadczących o rozbrajającej wprost naiwności młodzieży w odniesieniu do przyszłego zawodu. Ileż to razy zdarzyło mi się, że przychodzi chłopak, który pragnie być automonterem, a szczegółowy wywiad z nim co do motywów, które kierowały nim w wyborze właśnie tego zawodu, wychodzi na jaw, że — jak podaje — słyszał, iż „Ford zrobił na autach duży majątek". Bliższe badanie psychotechniczne wykazuje pewne zdolności kupieckie, natomiast bardzo małą inteligencję techniczną. Rozumie się więc, iż takich chłopców staram się odmówić od rzemiosła ślusarskiego. Albo przychodzi inny, który chce być „kaflarzem, gdyż w ten sposób zwiedziłby różne dzielnice Polski", lub znowu taki, który chce być „uczonym, gdyż jest to zawód bardzo trudny ale przynosi wiele korzyści i nigdy nie można tak zubożeć jak w innych zawodach" itd. Nikt nie żąda oczywiście od młodzieży znajomości życia, ale chodzi o to, aby młodzież w 14—15 r. życia, kiedy zawsze fantazja odgrywa wybitną rolę, miała przecież rzetelne informacje, w czem

polega istota różnych zawodów. Ten cel spełnia właśnie poradnia zawodowa.

Do tej nieznajomości własnej duszy i nieznajomości technicznych i ekonomicznych warunków zawodu dołącza się cała masa przypadkowych często przyczyn kierujących wyborem zawodu. Chociaż ten wybór jest jedną z najważniejszych chwil w życiu, która rozstrzyga o całym późniejszym losie człowieka, to jednak nie do uwierzenia, jak pobieżne i uboczne nieraz motywy nim kierują, a więc naśladownictwo, wygoda, lenistwo, złudzenia, ambicja, kaprys, przypadek itd. Przypominam sobie z ławy szkolnej kolegę, który ogromnie lubiał przewodzić i rozkazywać, miał bowiem charakter despotyczny i był nadzwyczaj niezgodliwy, obrał on sobie zawód sędziego, gdyż jako młody chłopak był przekonany, że sędzia jest to taki człowiek, którego wszyscy inni słuchać muszą; do dziś dnia męczy się w tym zawodzie, ma nieustanne przejścia z władzami i awantury z adwokatami, a nerwowość jego i kłótliwość jeszcze się wzmogła. Z błahej przyczyny tj. z fałszywej informacji obrał zawód najmniej dla siebie odpowiedni.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Kronika.

22-gi Salon Automobilowy w Paryżu.

W październiku br. otwarto w Paryżu XXII. wystawę automobilową przy udziale bardzo licznych wystawców. Wystawaa powyższa wykaże wreszcie, w jakim kierunku zwracają się wysiłki konstruktorów. Ceny maszyn w tym roku są znacznie niższe, w porównaniu z poprzedniemi, i równocześnie stwierdzić można, że sześciocylindrowa maszyna — definitywnie wypiera czterocylindrową. Wystawiono również i najnowsze ośmiocylindrowe modele, które po szeregu prób, oddane zostają do użytku. Wystawa obejmuje i najnowsze zdobycze w zakresie akcesorji automobilowych — przyczem wyróżniają się wspaniałe karoserje —zaopatrzone w największy i najwykwitniejszy komfort.

Otwarcie nowego garażu w Krakowie.

Przed kilku dniami otwarto w Krakowie nowy garaż, który ze względu na swą nowoczesną konstrukcję zasługuje na specjalną uwagę. — Mamy tu na myśli garaż „META", przy ul. Kościuszki 49. — Garaż ten o pojemności 60 boksów, mogący pomieścić przeszło 100 samochodów, został wykonany w całości w nowoczesnej konstrukcji żelazo-betonowej, z konsekwentnem przeprowadzeniem podziału na część garażową i wasztatową, przy której znajdują się przestrzenie do mycia samochodu, napełniania benzyny i oliwy i t. d.

Specjalne znaczenie przywiązywano przy konstrukcji garażu ułatwieniu pracy w nim, przez umożliwienie pracy, w zakresie drobnych napraw przy poszczególnych wozach w boksach, a więc w zupełnym spokoju, z drugiej strony zaś przez przeniesienie większych naprawek w miejsce odpowiednie, tj. do warsztatu, gdzie i dostęp do naprawionych samochodów jest łatwiejszy, gdzie można zapomocą odpowiednich wind wozy podnosić, przesuwać itd.

Dla ułatwienia pracy znajdują się również

specjalne ubikacje, przeznaczone dla pracujących kierowców. — Każdy pracujący otrzymuje szafkę, w której składa swe ubranie, by ubrawszy ubranie robocze, udać się do pracy już to w garażu, już to w warsztacie. — Po powrocie z pracy, ma sposobność do umycia się i oczyszczenia w odpowiedniej, nowocześnie urządzonej łazience, poczem składa ubranie robocze do szafki i przebrawszy się, wychodzi na miasto. — Dla przejezdnych kierowców znajdują się specjalne pokoje gościnne, przez co unika się niewygodnego nocowania daleko od wozu, chodzenia często w nocy, po dłuższej pracy przy wozie za kwaterami i narażania się rano na spóźnienie się przy wcześniejszym wyjeździe.

To, że garaż tak nowocześnie urządzony, jak „META", posiada wszelkie udogodnienia techniczne, budowę specjalnie ogniotrwałą, plan umożliwiający szybki i celowy ruch w garażu, jednem słowem możność załatwienia na miejscu wszystkiego, czego tylko dla samochodu potrzebować można.

Do wiadomości Kolegów!

Jak wiadomo poprzednio zwracaliśmy się listownie a następnie publicznie do p. Stefana Czecha, z wezwaniem go o rozliczenie się z pieniędzy pobranych z okazji śmierci kolegi naszego śp. Eugenjusza Tobiasza.

Niestety skonstatować musimy brak ambicji i brak odpowiedzialności moralnej, albowiem tenże p. Czech nie tylko na wezwanie publiczne w sprawie publicznych funduszów i koleżańskich składek nie raczył odpowiedzieć, ale nawet szczycił się między niektórymi kolegami Związku, żeśmy „mu nic nie zrobili".

Podajemy jeszcze raz do Waszej wiadomości, że p. Czech nie jest członkiem Z. Z. A., nie miał upoważnienia do zbierania składek na pogrzeb śp. Tobiasza, że po dziś dzień z zebranych składek, między którymi była także dotacja od WP. Lebowskiego b. pracodawcy śp. Tobiasza, się nie rozrachował. Ostatnio Zarząd Zw. Zaw. Autom. w Krakowie otrzymał list z zakładu pogrzebowego Onufrego Fiuta, z którego się okazuje, że nawet pogrzebu w całości nie zapłacił, albowiem zamówił pogrzeb za kwotę 329 zł. na poczet której zapłacił jedynie 270 zł.

Związek dla ratowania dobrej opinji szofera w ogólności będzie zmuszony niewątpliwie kwotę 59 zł. Zakładowi Pogrzebowemu zapłacić. Czyn p. Stefana Czecha podając do Waszej wiadomości, pozostawiamy Waszemu sądowi.

W sprawie pomocy doraźnej dla rodzin po zmarłych Kolegach.

W związku z czwartym już w ciągu krótkiego czasu tak smutnym wypadkiem, jak pożegnanie kolegów, odeszłych w zaświaty, których rodziny zgłaszają się obecnie do Związku o pomoc, Zarząd Związku nosi się z zamiarem utworzenia w łonie swej organizacji, instytucji Kasy pośmiertnej, której celem byłoby udzielanie wydatniejszej materjalnej pomocy osieroconym rodzinom.

Sprawa ta będzie podniesiona i poruszona przez Zarząd na najbliższem Walnem Zgromadzeniu, gdzie będzie jednym z najważniejszych przedmiotów dyskusji.

W łączności z tem staje się bezwzględnie konieczną sprawa przystąpienia do Związku wszystkich szoferów okręgu krakowskiego, tudzież regularne wpłacanie przez nich wkładek członkowskich. — Jak bowiem dotychczas rzeczy stoją, to Związek udzielając zapomóg pozostałym po śmierci Kolegów rodzinom, nawet nienależących za życia w charakterze członka do Związku, zdany jest wyłącznie celem uzyskania kwot, na doraźną zbieraną w gronie szoferów — żebraninę.

Kasa Związku mająca tak poważne wydatki, a nie mająca wcale innych znaczniejszych źródeł ich pokrycia, zwraca się raz jeszcze z gorącym apelem do wszystkich Kolegów, o tłumne poparcie Związku w jego humanitarnych dążeniach, przez należenie do Związku i wpłacanie regularnie miesięcznych wkładek.

Jeżeli sami siebie wspomóc nie będziemy chcieli, na pomoc obcych nie możemy liczyć!

Samochód jako czynnik ogólnego rozwoju przemysłu

Rozwój światowej produkcji samochodów, rozpoczęty przed 35 laty wywarł ogromny wpływ na ogólny przemysł wielu państw.

Odnosi się to przedewszystkiem do technologji zwykłych metali, która przed powstaniem przemysłu samochodowego wiedziała jedynie o zwykłej miękkiej węglistej stali i wymagała od niej, ażeby posiadana zawartość węgla wynosiła około 25 % z małym dodatkiem siarki i fosforu, przyczem termiczna obróbka stali była uważana za zbędną i naogół mało zbadaną.

Budowa samochodu wymagała jednak zmniejszenia wagi i powierzchni przekroju różnych zespołów maszyny, wobec czego konstruktorzy zaczęli poszukiwać takich gatunków metali, które byłyby zdolne do wytrzymania znacznie większego obciążenia pracujących części maszyny.

Tym sposobem powstała produkcja wysokich gatunków stali. Nikiel, chrom, wanad, kobalt, mangan, zaczęto w różnych proporcjach dodawać do stali węglistej celem otrzymania żądanych przez konstruktorów gatunków. Jednocześnie zwrócono specjalną uwagę na kwestję termicznej obróbki.

Drugą gałęzią przemysłu metalowego, która swój rozwój zowdzięczać powinna produkcji samochodowej, jest wyrób łożysk kulkowych i rolkowych. Aczkolwiek wyrób ten znany był i przedtem (łożyska rowerowe), jednak pod wpływem olbrzymiej produkcji samochodów, przemysł ten doszedł do nadzwyczajnego rozwoju i udoskonalenia, które cechuje go obecnie. Wystarczy zaznaczyć, iż obecnie obróbka miljona kulek o średnicy od $^1/_{16}$ do $1\,^1/_2$", uskutecznia się automatycznie z odchyleniami w granicach do 0,0025 mm., w rezultacie czego osiąga się przy wyjątkowo wysokim gatunku produkcji stosunkowo mały jej koszt.

Przy poruszaniu kwestji o możliwem poniżeniu wagi poszczególnych zespołów maszyny, a więc przy poszukiwaniu najbardziej lekkiego i razem z tem mocnego metalu, konstruktorzy zatrzymali się na aluminjum. Po raz pierwszy aluminjum było otrzymane w r. 1845 przez niemieckiego chemika Welera, przemysł zaś aluminjowy według metody francuskiego uczonego Devile'a powstał w 9 lat później w roku 1854.

Rozwój światowej produkcji aluminjum wyraża się następująco: od r. 1854 do 1856 r. ilość otrzymanego aluminjum nie przewyższyła 25 kg. Następnie stosując system Devile'a przemysł aluminjowy do roku 1888 nie przewyższał rocznie 50 ton; w ciągu zaś ostatnich 35 lat, po zastosowaniu elektrycznego sposobu, produkcja aluminjum wzrosła do 150.000 ton rocznie.

Około $^2/_3$ całej produkcji pochłania obecnie przemysł samochodowy i lotniczy, przyczem w nowoczesnym samochodzie znajdujemy około 50 oddzielnych aluminjowych odlewów. Dalsze badania doprowadziły do otrzymania kilku gatunków spławów aluminjowych np. (duraluminjum), z powodzeniem zastępujących wyroby stalowe, zwłaszcza tych części, które podlegają dużym naprężeniom (korbowody).

Prócz przytoczonych gałęzi przemysłu metalowego rozwój automobilizmu pociągnął za sobą rozwój przemysłu gumowego. Początek jego, jeżeli nie brać pod uwagę prymitywnych sposobów otrzymywania kauczuku, stosowanych przez dzikie plemiona, odnosi się do czterdziestych lat minionego stulecia, kiedy chemik amerykański Gudir (1839 r.) wynalazł sposób t. zwany wulkanizacją gumy, przez nagrzewanie jej w obecności siarki.

Po udanem zastosowaniu pneumatyków do rowerów i powozów konnych w latach siedemdziesiątych zaczął się szybki rozwój tego przemysłu, który wraz z rozwojem automobilizmu, wzrósł do kolosalnych rozmiarów. W roku 1908 światowa produkcja kauczuku doszła do 65.400 ton, zaś w roku 1925 do 515.947 ton, czyli wzrosła ośmiokrotnie.

W zakończeniu wypada poruszyć kwestję wpływu rozwoju przemysłu samochodowego na dobywanie różnych gatunków paliwa dla silników spalinowych. Wiadomem jest, iż ilość dobywanej benzyny z roku na rok stale się zmniejsza w związku ze stopniowem zmniejszeniem pod-

ziemnych zapasów ropy naftowej. Dlatego też w ostatnich czasach zaczęto pracować nad możliwością zastosowania syntetycznego, czyli składowego paliwa, które mogłoby zastąpić w silnikach benzynę i tym sposobem zaoszczędzić, i oddalić mające nastąpić wyczerpanie zapasów.

Należy przytem zaznaczyć, iż z ogólnej ilości znanych obecnie węglowodorów, które można zastosować jako paliwo do silników, benzyna nie jest środkiem idealnym.

O znaczeniu pomocniczej służby samochodowej według raportu departamentu Handlu Stanów Zjedn.

Rozwijający się z każdym dniem, zwłaszcza w sezonie letnim, ruch turystyczno-samochodowy, zmusza do zwrócenia baczniejszej uwagi na potrzebę zorganizowania t. zw. pomocniczej służby samochodowej, która wprawdzie w większych miastach każdego kraju może sprostać swym zadaniom, jednak na prowincji pozostawia wiele do życzenia. „Automobilista amerykański posiada w swej ojczyźnie największe udogodnienia we wszystkiem, co dotyczy naprawy wozu, zaopatrzenia w benzynę i oliwę, jak też służby drogowej“. Do takich doszedł wniosków Departament Handlu Stanów Zjednoczonych, w raporcie zestawionym na podstawie badań przeprowadzonych w 20 państwach — odnośnie co do organizacji powyżej wymienionych potrzebach samochodowych.

Stany Zjednoczone — czytamy dalej w raporcie — przodują całemu światu we wszystkiem, co dotyczy prawidłowego funkcjonowania pomocniczej obsługi samochodowej, a fakt ten przypisać należy przedewszystkiem temu, że właściciele wozów mechanicznych niemal bez wyjątku sami maszyny prowadzą.

Już oddawna bowiem zakorzenił się zwyczaj w Ameryce, prowadzenia własnego wozu, który to zwyczaj dopiero powoli przenika do innych części świata, gdzie prowadzenie wozu i opieka nad nim oddane są z zasady w ręce kierowców zawodowych, od których wymaga się znajomości mechaniczno-reparacyjnej. W konsekwencji więc nie odczuwano potrzeby pomocniczej służby drogowej a właściciele wozów nieraz z podziwienia godną cierpliwością znosili zwłokę, spowodowaną przewlekłemi naprawami w warsztatach mechanicznych, zwłaszcza gdy zachodziła potrzeba sprowadzania z fabryki macierzystej części wymiennych.

Ale i w tem zaczyna się zmiana na lepsze; zorganizowanie szybkiej służby pomocniczej automobilowej kontrolowanej przez wielkich konstruktorów amerykańskich, również możność szybkiej dostawy części wymiennych potrzebnych do natychmiastowej naprawy wozów. przyczynia się do znacznego polepszenia warunków naprawy i zyskuje coraz większe szersze uznanie.

To też rozpowszechnienie systemu amerykańskiego dobrej zorganizowanej pomocniczej służby automobilowej w różnych krajach — ułatwiającej każdemu niezawodowemu kierowcy używanie w pełni sportu automobilowego, prowadzić musi do wzmożenia się tego ruchu tak pod względem turystycznym, jak i transportowym.

Amerykański automobilista. podróżujący w swym własnym wozie, poza granicami Stanów Zjednoczonych, znajdzie wprawdzie niejednokrotnie dobrze zorganizowaną drogową służbę pomocniczą, ale co najmniej będzie zdziwiony różnicą, zachodzącą pomiędzy organizacjami amerykańskiemi a zagranicznemi. Na pierwszy rzut oka uderza niezwykła rzadkość zakładów mechanicznych w stosunku odwrotnym do kosztów utrzymania wozów; które to koszta z powodu taniości siły roboczej w porównianiu ze stosunkami amerykańskiemi — są niezwykle niskie.

W Europie, Afryce Południowej, Ameryce, w Kanadzie i Meksyku stosunki w tym względzie rozmaicie się przestawiają. We Francji w razie zepsucia się wozu właściciel musi czekać całemi dniami a nieraz tygodniami na ukończenie naprawy, a w Ameryce Południowej znów automobilista dziwić się będzie wysokości ceny żądanej

za najprostsze roboty, a na Jawie wogóle nie uda mu się znaleść fachowych robotników w amerykańskiem tego słowa znaczeniu.

Automobilista amerykański po przyjeździe do Europy nie może sobie wytłómaczyć tej wielkiej rozmaitości jaka panuje w urządzeniach dla niezbędnych potrzeb i udogodnień automobilowych. Są kraje, gdzie ta pomoc jest doskonale zorganizowaną, ale są i kraje, których braki w tym kierunku są bardzo wielkie.

Austrja, Belgja, Finlandja, Francja, Niemcy, Italja, Wolne Państwo Irlandja, Anglja, Łotwa i Estonja spełniają w zupełności wszelkie zadania, związane z ruchem automobilowym, natomiast Czechosłowacja, Danja i Holandja (również pewnie i Polska, *przyp. red.)* wykazują według słów raportu bardzo wielkie braki w tym względzie.

Amerykański automobilista może stwierdzić, że w Austrji usługi tego rodzaju są najdroższe na całym świecie, chociaż nie da się zaprzeczyć, że mechanicy austrjaccy są bardzo sprawni i wyposażeni w odpowiednie narzędzia pracy. Belgja posiada dobre składy i pracownie, ale poza wielkiemi miastami, pomocnicza służba automobilowa jest jeszcze bardzo niedostatecznie zorganizowana. Mechanicy belgijscy dorównują niemal całkowicie austryjackim.

W Finlandji jeden z wielkich konstruktorów amerykańskich posiada 166 stacji obsługujących automobile z jego fabryki, kursujące w Finlandji. — Jednakże jest to przemysł nowy w tym kraju, dlatego daje się odczuwać brak wykwalifikowanych mechaników i kierowników zakładów. Kilku przedstawicieli firm automobilowych, którzy próbowali założyć garaże i warsztaty reperacyjne na wzór europejskich; napotkali jednakże wiele trudności na skutek nieumiejętności z braku doświadczenia krajowych sił robotniczych.

We Francji dobra i szybka naprawa wozu należy do rzadkości i automobilista może stwierdzić, że każda poważniejsza naprawa wymaga kilku dni a często i tygodni. W jakiż sposób odbywa się naprawa wozów? Dany warsztat po wtoczeniu wozu do garażu, żąda z fabryki części zapasowych. Nawet w samym Paryżu, który jest siedzibą wielu towarzystw konstruujących automobile, długie oczekiwanie na naprawę wozu jest rzeczą zwykłą. — Można sobie wyobrazić, jakie stosunki panują w tym względzie na prowincji.

W Niemczech warsztaty reperacyjne są doskonale zorganizowane a ceny stosunkowo niskie. W warsztatach reperacyjnych zręczny robotnik mechanik zarabia 1 ¼ mk. za godzinę pracy. Ale dla automobilistów amerykańskich wielką trudnością stanowi znalezienie, zwłaszcza w małych miastach mechaników, którzy-by znali motory i wozy amerykańskie.

W Irlandji daje się odczuć brak wyposażenia w narzędzia udoskonalone, które już w warsztatach Stanów Zjednoczonych są nie do zastąpienia.

W Danji dotychczas słabo uwzględniano potrzeby pomocnicze automobilizmu — dlatego też nawet dostawa benzyny i smarów, jak również i naprawa wozów są niedostatecznie zorganizowane. Służba pomocnicza spoczywa przeważnie w rękach agentów i reprezentantów danych wozów.

Także i w Grecji pomoc dla automobili jest daleką od doskonałości. Stacje pomocnicze są dorywczo urządzone, podobnie jak i w Czecho-Słowacji, gdzie zaledwie od kilku lat zapoczątkowano sprzedaż samochodów amerykańskich. To samo można powiedzieć i o Holandji, gdzie jednak co należy podkreślić, mechanicy są zręczni i dobrze płatni.

We wschodniej Afryce angielskiej następują zmiany na lepsze, przez sprowadzanie dobrych robotników europejskich i urządzanie nowoczesnych garażów. Z jedenastu istniejących garażów w mieście Nairobi — zburzono sześć, ażeby zrobić miejsce 3—4 razy większym. W Egipcie cała służba spoczywa wyłącznie w ręku dwóch małych zakładów a nieliczni tylko mechanicy fachowi pracują w warsztatach reperacyjnych.

Zbliżając się do Stanów Zjednoczonych, widać polepszenie się sytuacji i w bardziej cywilizowanej części Kanady stosunki są zadawalające i odpowiadają urządzeniom St. Zjedn., należy jednak podkreślić, że 80% zakładów w prowincjach Kanady pochodzi z fabryk Stanów Zjednoczonych.

W Meksyku istnieje ogółem sześć garaży, zdolnych do wykonywania reperacji. *M. B.*

Nowy rekord szybkości lotu.

Lotnicy amerykańscy ustanowili nowy rekord szybkości lotu, który wynosi 450 klm. na godzinę!

Ludność oddawna już prześcignęła, niedoścignione, jak się zdawało naszym ojcom i dziadkom, marzenia Juljusza Verne'a. Bo czemże jest dziś „Podróż dokoła świata w 80 dni? Dziecinną zabawką. Wszak przy szybkości 450 klm. na godzinę, potrzeba 4 dni na okrążenie kuli ziemskiej wzdłuż równika, którego długość wynosi, jak wiadomo, 40.000 klm.

W pierwszej chwili wydaje się oczywiście, że jest to szybkość szalona. O tem, jak względne jest jednak pojęcie szybkości można się przekonać, jeśli sobie przypomnimy, że szybkość kuli armatniej wynosi około 800 mtr. na sekundę, czyli z tą szybkością lecąc, okrążylibyśmy ziemię w 17 godzin.

Szybkość samochodu, mknącego po idealnie gładkiej szosie z chyżością 100 mtr. na sekundę, lub samolotu, unoszącego się w obłokach z szybkością 130 mtr. na sekundę, a nawet pocisku armatniego, zostawiającego poza sobą po każdej sekundzie przestrzeń przebytych 800 mtr. — czem jest to wszystko w porównaniu do szybkości kuli ziemskiej. 30 kilometrów na sekundę robi ziemia w swym biegu dokoła słońca!

Słońce ze wszystkimi planetami i kometami leci również, jak wiadomo, lecz już z szybkością znacznie mniejszą, wynoszącą bowiem zaledwie(!) 19 klm. na sekundę.

Pomimo jednak, że zarazem z całym systemem słonecznym znajdujemy się stale w tak zawrotnym wyścigu, nie mamy powodów obawiać się zderzenia, gdyż najbliższym celem pędu tej całej kawalkady, jaką tworzy słońce wraz ze swym systemem planetarnym, jest niewielka gwiazda w grupie Herkulesa, podążając zaś do niej nie będziemy wcześniej u celu, jak za jakieś X miljonów lat.

Czemże są więc nasze, ludzkie, rekordy szybkości wobec tych, które obserwujemy we wszechświecie?

Kupno i sprzedaż samochodów używanych.

Rozpoczynamy prowadzenie działu t. zw. kupna i sprzedaży samochodów używanych. Zamiarem naszym jest, aby dział ten przyczynił się do wszechstronnego objaśnienia P. T. Czytelników, zarówno przy chęci kupna, jak i sprzedaży używanego samochodu. W zagranicznych pismach ekonomicznych i automobilowych, dział ten jest bardzo wysoko rozwinięty, spełniając swe zadanie ku zupełnemu zadowoleniu zarówno sprzedającego, jak i kupującego. Dlatego wprowadzając nowy ten dział na łamach naszego pisma, liczymy na to, że zarówno sprzedający, jak i nabywcy, widząc znaczenie tego działu, nie cofną się z umieszczaniem w naszem piśmie ogłoszeń. Nie wątpimy, iż miesięcznik nasz, znajdujący z każdym miesiącem coraz większe uznanie i rozpowszechnienie, da możność zrealizowania wielu transakcji, które przez brak odpowiedniej reklamy, nie mogły być dotychczas uskutecznione. Prosimy wszystkich zatem Czytelników, firmy automobilowe i zainteresowanych, aby ogłoszeniami, dotyczącemi kupna i sprzedaży samochodów, zaszczycały tylko nasze pismo, a tem samem przyczyniali się do rozwoju tego działu tak ważnego dla nabywców, jak i sprzedawców. Ekonomja dzisiejsza wymaga, aby samochód, który ma być sprzedany, sprzedany był w najkrótszym czasie, a nie czekał nieraz miesiącami na zbycie, przy lichem i wykorzystującem pośrednictwie. Dlatego zwracamy się raz jeszcze do wszystkich związków automobilowych i szoferskich, aby popierały i przyczyniały się do coraz większego rozpowszechniania naszego pisma.

Biura redakcji i administracji „Szofer Krakowski“ czynne są codziennie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w poł., w nowym lokalu redakcyjnym: Kraków, Czysta 5, parter, telefon 4248.

Koledzy! kupujcie u firm, które nas popierają!

KOMUNIKAT.

Wyjaśnienie Zarządu Stow. Przem. Właścicieli Dorożek Sam. w Krakowie

członkom Srowarzyszenia w sprawie ubezpieczenia dorożek samoch. od odpowiedzialności prawno-cywilnej i auto casca.

Oddział krakowski „Poznańsko-Warszawskiego Towarzystwa Ubezpieczeń" umieścił w numerze 8 „Szofera Krakowskiego" artykuł, atakujący nas z powodu zalecenia naszym członkom ubezpieczania się w Towarzystwie Ubezpieczeń „Vesta".

Zmuszeni jesteśmy z powodu treści powyższego artykułu wyjaśnić członkom co następuje:

Poznańsko-Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń pisze, że polecając „Vestę", „łudzimy" członków jak najlepszemi warunkami że członkowie nasi nie powinni więc „dać się bałamucić" przez nas, gdyż „mogliby tego później żałować". P. W. T. U. należy do „największych i najsolidniejszych instytucji ubezpieczeniowych w Polsce" itd. i w końcu „wzywa" wszystkich właścicieli samochodów do ubezpieczania się przedewszystkiem w P. W. T. U.

Czytając powyższą „odezwę" dziwić się należy, że Dyrekcja Pozn. Warsz. Towarzystwa Ubezpieczeń„ jako instytucji, przypuszczamy, szanującej się i solidnej — względnie nawet najsolidniejszej jak wyżej w ten sposób usiłuje prowadzić konkurencję, a nadto zaczepia bezzasadnie Zarząd Stowarzyszenia, któremu wolno zalecać takie Towarzystwo Ubezpieczeń, jakie mu odpowiada.

Otóż raczy sobie tut. Oddział P. W. T. U. zapamiętać, że my naszych członków nigdy i niczem nie łudzimy, w błąd nie wprowadzamy, lecz staramy się dbać o gospodarcze podniesienie egzystencji naszych członków i do celu tego zdążamy drogami uczciwemi i solidnie, albowiem nie mamy żadnego zgoła interesu w tem, by członków w jakimkolwiekbądź kierunku czemkolwiek łudzić.

To też członkowie nasi napewno nie będą żałowali, że ubezpieczą się w wybranem przez nas Towarzystwo „Vesta", gdyż reguluje ono szkody również należycie i solidnie oraz udziela również obrony prawnej bezpłatnie itd. P. W. T. U. twierdzi wprawdzie, że należy do największych i najsolidniejszych Tow. w Polsce, na co jednak z czystem sumieniem odpowiedzieć możemy, że „Vesta" jest jeszcze większem Towarzystwem.

Udowodnimy to cyfrowo, podając poniżej porównawcze zestawienie zbioru składek i wypłaconych szkód w roku 1927, świadczące najlepiej o wielkości rozwoju Towarzystwa Ubezpieczeń:

1) w dziale ubezp. od odpowiedzialności, nieszczęśliwych wypadków i auto-casco, do których należą ubezpieczenia samochodowe, zebrała tytułem składek z opłatami: „Vesta" — 2.099.074,63 zł., P. W. T. U. — 874.331,56 zł

2) tyt. szkód zaś wypłacono: „Vesta" — 640.676,70 zł., P. W. T. U. — 189.824,41 zł.

3) we wszystkich uprawianych działach ubezp., zebrała tyt. składek z opłatami z interesu pośredniego i bezpośredniego: „Vesta" 13.729.952 zł. 46 gr., P. W. T. U. 4.215.555.12 zł.

W działach ubezpieczeń, które obejmują również ubezpieczenia samochodowe, wykazuje „Vesta" zbiór składek większy o przeszło 100% od zbioru P. W. T. U. W punkcie 3) podaliśmy zbiór składek we wszystkich działach ubezpieczeń uprawianych przez koncern „Vesta", do którego należą „Vesta", Bank Wzajemnych Ubezpieczeń, założony w r. 1873 i „Vesta" Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń od ognia i gradobicia w Poznaniu. I tu Vesta góruje znacznie jeszcze nad P. W. T. U. Widocznem więc jest, że „Vesta" cieszy się też znacznie szerszą popularnością i zaufaniem w Polsce, co niewątpliwie znajduje swoje usprawiedliwienie również w przeszło 50-letniej chlubnej działalności i wyrobionej już tradycji

w pracy Vesty Banku Wzajemnych Ubezpieczeń na ziemiach Polskich.

Już choćby wobec powyższych cyfr, stanowiących realne dane. a nie żadne gołosłowne twierdzenia, sądzimy, że postąpiliśmy dobrze, zalecając naszym członkom ubezpieczania się w Towarzystwie „Vesta“. Przyznać również musimy, że nam jako Stowarzyszeniu o charakterze kooperatywnem odpowiada więcej „Vesta“, jako instytucja oparta na wzajemności, a więc z samego założenia nie obliczona na zysk, aniżeli Poznańsko Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń, które jako Spółka akcyjna pracuje dla swoich akcjonarjuszów w formie rozdziału zysków na tychże.

Tut. Oddział P. W. T. U. twierdzi, że „propagujemy Vestę i „łudzimy“ naszych członków jak najlepszymi warunkami, bo otrzymujemy zato prowizję od ubezpieczeń, w których zawarciu pośredniczymy. Nie zaprzeczamy, że ją otrzymujemy, lecz wyjaśniamy, że nie Zarząd osobiście, lecz prowizja wpływa do Kasy naszego Stowarzyszenia, i dochodami z prowizji dysponować będą nasi członkowie sami. Przypuszczamy zatem, że spotkamy się nawet z należytem uznaniem ze strony naszych członków, starając się o powiększenie dochodów Kasy Stowarzyszenia i stwarzanie tem samem możności wydajniejszej pomocy na rzecz członków Stowarzyszenia.

Ciekawe jest zresztą postępowanie tut. Oddziału P. W. T. U., który zarzuca nam łudzenie członków na rzecz Vesty w zamian za otrzymywaną prowizję, sam zaś w piśmie z dnia 23 sierpnia 1928 skierowanem do nas nadmienia co następuje:

„w razie, gdyby Panowie mieli jakie kwestje co do honorarjum — to takowe gotowi jesteśmy rozpatrzeć“.

Zatem jak należy powyższy ustęp rozumieć? Gdybyśmy więc z P. W. T. U. zawarli umowę i zato otrzymywali honorarjum, to nie „łudzilibyśmy“ i „bałamucili“ naszych członków. W tymże piśmie prosi nas jeszcze Oddział P. W. T. U. abyśmy przeciwko niemu nie występowali, czego nigdy nie czyniliśmy, stojąc na gruncie lojalnej konkurencji, dalej abyśmy go raczej popierali itd.

Podając powyższe wyjaśnienie Szanownym członkom zawiadamiamy, że ubezpieczenia zawierane za pośrednictwem naszego Stowarzyszenia posiadają pełną moc prawną, a ze względu na stanowczą korzyść, jaką mają członkowie w rozmaitych kierunkach w ubezpieczeniu gremialnem za pośrednictwem Stowarzyszenia w jednem Towarzystwie ubezpieczeniowem, zalecamy ponownie członkom ubezpieczenie się za pośrednictwem naszego Stowarzyszenia.

Za Zarząd:
Florjan Dziadur.

KOMUNIKATY.

Podziękowanie.

Zarząd Z. Z. A. oddział w Krakowie poczuwa się do miłego obowiązku wyrażenia na tej drodze najserdeczniejszego podziękowania oddziałowi Z. Z. A. w Częstochowie, za gorliwe i prawdziwe koleżeńskie zajęcie się urządzeniem pogrzebu dla tragicznie zmarłego w Krzepicach ś. p. kol. Jana Skalniaka, tudzież wszystkim tamtejszym Kolegom, którzy przez liczny współudział w pogrzebie zamanifestowali swą solidarność i koleżeńskie uczucia.

Zarząd Z. Z. A. zawiadamia swych członków, że w najbliższym czasie ma zamiar stworzyć w łonie swej organizacji spółdzielnię autobusową. W tym celu prowadzi Zarząd intenzywne pertraktacje z odnośnemi kompetentnemi czynnikami, których ukończenia należy się niebawem spodziewać. Członkiem spółdzielni będzie mógł być każdy czynny członek Związku.

Po rozpatrzeniu przez Zarząd nadesłanych ofert ze strony interesowanych w tem firm, zwołane Walne Zgromadzenie członków uchwali przyszły statut wspomnianej spółdzielni.

Zarząd Z. Z. A. podaje członkom do wiadomości, że od dnia 1 sierpnia 1928, wydaje się swym członkom legitymacje związkowe — jak

również okładki (etui) na prawa jazdy ze spisem wszystkich firm automobilowych, garaży, warsztatów i t. d. w cenie 70 gr.

Przypomina się członkom, że uchwałą Walnego Zgromadzenia wszyscy członkowie Z. Z. A. oddział w Krakowie, są obowiązani prenumerować nasz miesięcznik „Szofer Krakowski“.

Równocześnie prosimy o zaznaczanie na czekach P. K. O. na środkowej części blankietu, po odwrotnej stronie, za co pieniądze przesłano (prenumerata, wkładka, czy wpisowe) dla uniknięcia powstałych z tego tytułu pomyłek i opóźnienia wysyłki miesięcznika.

Zarząd Zaw. Związku Autom. oddział w Krakowie zawiadamia P. T. właścicieli samochodów, że rozporządza zawsze pewną ilością zdolnych szoferów, mechaników, ślusarzy i monterów. W nadziei, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług — zwracamy się z gorącym apelem, o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku, Pl. Matejki 4, oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów na samochody.

Biuro pośrednictwa pracy.

Przypomina się członkom-szoferom i P. T. właścicielom samochodów, że w dalszym ciągu czynne jest przy Związku biuro pośrednictwa pracy pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 7—9 wieczór — w tym czasie można również zgłaszać w Sekretarjacie wolne posady.

Zarząd Zaw. Związku Automobilistów, oddział w Krakowie — zawiadamia, że Sekretarjat czynny jest w dnie powszednie od godz. 7—9 wieczór, zaś w niedziele i święta od godz. 10.30—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki l. 4, gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

Zarząd Z. Z. A. prosi wszystkich członków o podanie każdorazowej zmiany adresu, aby wszelkie zawiadomienia i przesyłki skierowywać pod właściwym adresem.

Przypomina się członkom, że w myśl regulaminu Z. Z. A., członkowie zalegający z 3 wkładkami tracą prawo korzystania z bezpłatnej pomocy prawnej, której udziela Syndyk Związku Dr. Tomasz Aschenbrenner.

Odnośny punkt regulaminu będzie jak najściślej przestrzegany, gdyż zdarza się niejednokrotnie, że członkowie dopiero po wypadku zgłaszają się do Związku, celem wyrównania zaległych wkładek, aby mogli korzystać następnie z obrony prawnej.

Aby zatem uniknąć niemiłych konsekwencji, uprasza się członków o niezwłoczne wyrównanie zaległych wkładek, oraz o regularne opłacanie ich na przyszłość.

Łańcuch prasowy.

Dyrektor oddziału krakowskiego „Poznańsko-Warszawskiego Towarzystwa Ubezpieczeń“ składa na łańcuch prasowy kwotę: 5 zł. i wzywa P. Inż. Marjana Nanowskiego do złożenia dowolnej kwoty.

Ponadto na fundusz prasowy złożyli: Mieczysław Wierzbicki 2 zł., Szeląg Ignacy 2 zł., Gunia Gustaw z Dębicy 4.60 zł., oraz Hajner Tadeusz 3 zł.